



Office  
des transports  
du Canada

Canadian  
Transportation  
Agency

## **Office des transports du Canada**

**2014-2015**

**Rapport sur les plans et les  
priorités**

---

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée  
Ministre des Transports

**Canadä**

N° de catalogue TT2-4/2014F-PDF

ISSN 1494-4715

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la ministre des transports,  
2014.

## BUDGET DES DÉPENSES 2014-2015

---

### PARTIE III – Plans de dépenses des ministères: Rapports sur les plans et les priorités

---

#### **Objet**

Le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) est le plan de dépenses individuel de chaque ministère et organisme. Ces rapports renferment un niveau de détails accru sur une période de trois ans quant aux principales priorités d'une organisation par résultat stratégique, programme et résultat prévu ou attendu, y compris des liens vers les besoins en ressources présentés dans le Budget principal des dépenses. De concert avec le Budget principal des dépenses, le Rapport sur les plans et les priorités fournit aux députés des renseignements sur les dépenses prévues des ministères et des organisations, et appuie l'examen des projets de loi de crédits qu'effectue le Parlement. Les RPP sont habituellement déposés peu de temps après le Budget principal des dépenses par le président du Conseil du Trésor.

#### **Le Budget des dépenses**

Le Budget des dépenses est composé de trois parties :

**Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement** donne un aperçu des dépenses du gouvernement et présente les modifications apportées aux dépenses prévues d'un exercice à l'autre.

**Partie II – Le Budget principal des dépenses** appuie directement la loi de crédits. Il renferme des renseignements détaillés au sujet des plans de dépenses et des autorisations demandées par chaque ministère et organisme.

En vertu du Règlement de la Chambre des communes, les parties I et II doivent être déposées au plus tard le 1er mars.

**Partie III – Les plans de dépenses des ministères** sont constitués de deux composantes :

- Le Rapport sur les plans et les priorités (RPP)
- Le Rapport ministériel sur le rendement (RMR)

Le RMR est un compte rendu individuel des résultats obtenus par les ministères et les organismes par rapport aux attentes de rendement prévues dans leurs RPP respectifs.

Les RMR de l'exercice complet le plus récent sont déposés à l'automne par le président du Conseil du Trésor.

Le budget supplémentaire des dépenses appuie les lois de crédits présentées plus tard au cours de l'exercice. Le budget supplémentaire des dépenses présente de l'information sur les besoins de dépenses qui n'étaient pas suffisamment définis pour être inclus dans le budget principal ou qui ont ultérieurement été précisés afin de tenir compte de l'évolution de programmes et de services en particulier. Le budget supplémentaire des dépenses renferme également de l'information sur les modifications apportées aux prévisions de dépenses, aux principaux postes législatifs, ainsi qu'aux postes comme les transferts de fonds entre crédits, les radiations de dettes, les garanties de prêt, la création ou l'augmentation de subventions.

Pour plus de renseignements sur le Budget des dépenses, veuillez consulter le [site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor](#).<sup>1</sup>

#### **Liens avec le Budget des dépenses**

Tel qu'indiqué plus haut, les RPP font partie de la Partie III du Budget des dépenses. Alors que la Partie II met l'accent sur l'aspect financier du Budget des dépenses, la Partie III met l'accent sur les renseignements financiers et non financiers sur le rendement, tant du point de vue de la planification et des priorités (RPP) que de la perspective des réalisations et des résultats (RMR).

La Structure de gestion des ressources et des résultats (SGRR) établit une structure de présentation de l'information financière dans le Budget des dépenses et dans les rapports au Parlement par l'intermédiaire des RPP et des RMR. Pour la présentation des dépenses prévues, les RPP s'appuient sur le Budget des dépenses comme source fondamentale d'information financière.

Les dépenses présentées dans le Budget principal sont fondées sur la Mise à jour annuelle des niveaux de référence qui est préparée à l'automne. En comparaison, les dépenses prévues se trouvant dans les RPP incluent le Budget principal ainsi que tout autre montant approuvé dans le cadre d'une présentation au Conseil du Trésor au plus tard le 1<sup>er</sup> février (voir la section Définitions). Ce réajustement des données financières permet un portrait plus à jour des dépenses prévues par programme.

### **Changements à la présentation du Rapport sur les plans et les priorités**

Plusieurs modifications ont été apportées à la présentation du RPP en partie pour répondre à un certain nombre de demandes - des Comités permanents de la Chambre des communes : Comptes publics (PACP – [Rapport 15<sup>ii</sup>](#)) en 2010, et Opérations gouvernementales et prévisions budgétaires (OGGO – [Rapport 7<sup>iii</sup>](#)) en 2012 – à fournir des renseignements financiers et non financiers plus détaillés sur le rendement des programme au sein des RPP et des RMR, afin de faciliter leur étude en appui à l'approbation des crédits.

Des changements spécifiques comprennent :

- Dans la Section II, les renseignements financiers, sur les ressources humaines et sur le rendement sont désormais présentés aux niveaux des programmes et des sous-programmes pour davantage de granularité.
- La présentation générale du rapport et la terminologie ont été revus pour plus de clarté et de cohérence.
- D'autres efforts visaient à rendre le rapport plus compréhensible et davantage axé sur les renseignements budgétaires, afin de renforcer son alignement avec le Budget principal.

### **Comment lire ce document**

Les RPP sont divisés en quatre sections:

#### **Section I: Survol des dépenses de l'organisation**

Le Survol des dépenses de l'organisation permet au lecteur d'obtenir un aperçu général de l'organisation. Elle fournit une description de l'objectif de l'organisation, ainsi que des renseignements de base sur les ressources financières et humaines. Cette section s'ouvre avec le nouveau Profil organisationnel, qui affiche des renseignements généraux sur l'organisation, tels que les noms du ministre et de l'administrateur général, le portefeuille ministériel, l'année de création de l'organisation et les principales autorités législatives. Cette sous-section est suivie d'une nouvelle sous-section s'intitulant Contexte organisationnel, qui inclut la Raison d'être, les Responsabilités, les résultats stratégiques et l'Architecture d'alignement des programmes, les Priorités organisationnelles et l'Analyse des risques. Cette section se termine avec les Dépenses prévues, l'Harmonisation avec les résultats du gouvernement du Canada, le Budget des dépenses par crédits votés et la Contribution à la Stratégie fédérale du développement durable. Il convient de noter que cette section ne présente aucun renseignement non-financier sur le rendement des programmes (voir Section II).

## Section II: Analyse des programmes par résultat stratégique

Cette section fournit des renseignements financiers et non financiers détaillés sur le rendement des résultats stratégiques, des programmes et des sous-programmes. Cette section permet au lecteur d'en apprendre davantage sur les programmes en lisant leur description respective ainsi que le récit intitulé «Faits saillants de la planification». Ce récit relate les principaux services et les initiatives clés appuyant les plans et les priorités tels que présentés dans la Section I; il décrit également comment les renseignements sur le rendement soutiennent le résultat stratégique ou un programme parent.

## Section III: Renseignements supplémentaires

Cette section fournit des renseignements en appui aux plans et aux priorités ministériels. Dans cette section, le lecteur trouvera l'état des résultats prospectif et un lien vers les tableaux de renseignements supplémentaires concernant les paiements de transfert, l'écologisation des opérations gouvernementales, la vérification interne et les évaluations, les initiatives horizontales, les frais d'utilisation, les grands projets de l'État, et le financement pluriannuel initial, le cas échéant pour chaque ministère. Le lecteur trouvera également un lien vers le rapport sur les Dépenses fiscales et évaluations, publié annuellement par le Ministre des finances, qui fournit des estimations et des projections des répercussions sur les revenus de mesures fiscales fédérales visant à appuyer les priorités économiques et sociales du gouvernement du Canada.

## Section IV: Coordonnées de l'organisation

Dans cette dernière section, le lecteur aura accès aux coordonnées de l'organisation.

### **Définitions**

#### *Architecture d'alignement des programmes*

Inventaire structuré de tous les programmes entrepris par un ministère ou organisme. Les programmes sont hiérarchisés de manière à mettre en lumière les relations logiques entre eux et les résultats stratégiques (RS) ministériels auxquels ces programmes contribuent.

#### *Cadre pangouvernemental*

Un cadre établissant les liens entre les contributions financières et non financières des organisations fédérales qui reçoivent des crédits par l'alignement de leurs Programmes avec un ensemble de grands secteurs de dépenses définis pour le gouvernement dans son ensemble.

*Crédit*

Toute autorisation du Parlement de verser une somme d'argent à même le Trésor.

*Dépense prévue*

Aux fins du RPP, les dépenses prévues se réfèrent aux montants pour lesquels une présentation au Conseil du Trésor a été approuvée au plus tard le 1<sup>er</sup> février 2014. Cette date butoir est différente du processus du Budget principal des dépenses. Par conséquent, les dépenses prévues peuvent inclure des montants supplémentaires aux niveaux de dépenses prévues inscrits dans le Budget principal des dépenses de 2014-2015.

*Équivalent temps plein (ETP)*

Un indicateur de la mesure dans laquelle un employé représente une charge complète de personne-année dans un budget ministériel. Les ETP sont calculés selon un taux d'heures de travail assignées en relation aux heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

*Dépenses budgétaires Vs. Non-budgétaires*

Dépenses budgétaires – dépenses de fonctionnement et de capital; paiements de transfert à d'autres paliers gouvernementaux, organisations ou individus; et paiements aux sociétés d'état.

Dépenses non-budgétaires – Les dépenses nettes et les recettes liées aux prêts, placements et avances, qui changent la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

*Programme*

Groupe d'activités connexes conçues et gérées de manière à répondre à un besoin particulier du public et souvent traitées comme une unité budgétaire.

*Programme temporisé*

Programme ayant une durée fixe et dont le financement ou l'autorisation politique n'est pas permanent. Lorsqu'un programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. (Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.)

*Résultat attendu*

Se dit d'un résultat qu'un programme est censé produire.

*Résultats du gouvernement du Canada*

Un ensemble d'objectifs de haut niveau définis pour le gouvernement en entier.

*Résultat stratégique*

Un résultat stratégique est un avantage durable à long terme pour la population canadienne qui découle du mandat et de la vision d'un ministère.

*Secteurs de dépenses*

Catégories de dépenses du gouvernement du Canada. Il y a quatre secteurs de dépenses<sup>iv</sup> (affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales) comprenant chacun entre trois et cinq résultats du gouvernement du Canada.

*Structure de gestion des ressources et des résultats (SGRR)*

Une approche et une structure communes pour la collecte, la gestion et le rapport des renseignements financiers et non financiers sur le rendement.

Une SGRR fournit de l'information détaillée sur tous les programmes ministériels (par exemple: les coûts du programme, les résultats attendus et leurs cibles associées, comment ils s'harmonisent avec les priorités du gouvernement et les résultats escomptés, etc.) et établit la même structure à la fois pour la prise de décision interne et la responsabilisation externe.

**Table des matières**

Message du Président et premier dirigeant .....	1
Section I: Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation.....	3
Profil organisationnel .....	3
Contexte organisationnel .....	5
Raison d'être .....	5
Responsabilités .....	5
Résultat stratégique et Architecture d'alignement des programmes (AAP).....	7
Priorités organisationnelles .....	8
Analyses des risques.....	11
Dépenses prévues .....	14
Harmonisation avec les résultats du gouvernement du Canada .....	16
Tendances relatives aux dépenses du ministère .....	17
Budget des dépenses par crédits votés.....	18
Contribution à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)..	18
Section II: Analyse des programmes par résultat stratégique .....	19
Résultat stratégique : Règlement des différends transparent, juste et rapide et réglementation économique du réseau de transport national ...	19
Programme 1 : Réglementation économique .....	20
Programme 2 : Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends .....	22
Services internes.....	24
Section III: Renseignements supplémentaires .....	25
État des résultats prospectif .....	25
Liste des tableaux de renseignements supplémentaires .....	26
Dépenses fiscales et évaluations .....	26
Section IV: Coordonnées de l'organisation .....	27
Notes de fin de document .....	28



## Message du Président et premier dirigeant

J'ai le plaisir de présenter le Rapport sur les plans et les priorités 2014-2015 de l'Office des transports du Canada. Ce document décrit comment l'Office continuera de faire sa part pour rendre les transports plus efficaces et accessibles pour tous.

Après avoir mené à bon terme la réalisation de notre plan stratégique 2011-2014, nous lançons un nouveau plan triennal centré sur l'atteinte de l'excellence dans tout ce que nous faisons. Je suis fier de dire que ce nouveau plan incorpore les idées émanant de membres du personnel de tous les niveaux et s'inspire d'Objectif 2020, le plan du gouvernement du Canada pour le renouvellement de la fonction publique.

Le Plan stratégique 2014-2017 comporte trois volets :

- l'excellence du service;
- une réglementation efficace;
- un organisme à haut rendement.

Au cours de l'année à venir, nous assisterons à la phase de mise à l'essai d'un nouveau système partagé de gestion de cas. Ce système acquis centralement nous permettra d'offrir aux clients un meilleur accès électronique à nos services, de même qu'un traitement simplifié des déterminations et des décisions. Dans le sillage de l'accent que le gouvernement met sur une prestation de services efficiente et simplifiée, l'Office mettra en œuvre plusieurs systèmes et services partagés en matière de finances, de ressources humaines et de technologies de l'information. En tant qu'organisme à haut rendement, nous continuerons de procurer à nos employés les outils et le soutien dont ils ont besoin pour s'acquitter au mieux de leurs tâches.

Notre nouveau plan tient compte de la rétroaction fournie par nos clients et intervenants, qui veulent accéder plus facilement et plus directement à l'information dont ils ont besoin. Notre nouveau site Web et les nouvelles règles de procédure pour le règlement des différends nous aideront à répondre à ce besoin. Également, nous demeurerons soucieux de faire participer les consommateurs et l'industrie à un dialogue bidirectionnel et continuerons de donner promptement suite à leur rétroaction lorsque celle-ci porte sur des modifications suggérées.

En assumant son rôle d'organisme de réglementation, l'Office veillera à l'administration efficace de la législation et s'assurera que les exigences réglementaires soient pertinentes et simplifiées. De plus, nous visons à promouvoir la conformité de l'industrie avec ces exigences au moyen d'initiatives ciblées de sensibilisation et d'éducation. Dans un même temps, nous continuerons de tenir responsables les entreprises qui ne se conforment pas aux exigences.

Les objectifs de 2014-2015 qu'énonce le présent rapport permettront à l'Office de maintenir sa réputation de tribunal fiable et respecté qui soutient un système de transport concurrentiel, efficient et accessible.

**Geoffrey C. Hare**  
Président et premier dirigeant

## Section I: Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation

### Profil organisationnel

**Ministre:** L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée, Ministre des Transports

**Administrateur général:** Geoffrey C. Hare, Président et premier dirigeant, Office des transports du Canada

**Portefeuille ministériel:** Transports

**Année de création:** 1904

**Principales autorités législatives:** *Loi sur les transports au Canada (L.C. 1996, ch. 10)*<sup>v</sup>

#### Autre :

L'Office partage la responsabilité pour ce qui est de l'application des lois suivantes :

- *Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie*, L.R.C. (1985), ch. E-9
- *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*, L.R.C. (1985), ch. 17 (3<sup>e</sup> suppl.)
- *Loi maritime du Canada*, L.C. (1998), ch. 10
- *Loi sur l'accès à l'information*, L.R.C. (1985), ch. A-1
- *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. (1996), ch. 20
- *Loi sur la gestion des finances publiques*, L.R.C. (1985), ch. F-11
- *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, L.C. (2003), ch. 22
- *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. (1985), ch. P-21
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*, L.R.C. (1985), ch. 32 (4<sup>e</sup> suppl.)
- *Loi sur le cabotage*, L.C. (1992), ch. 31
- *Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer*, L.R.C. (1985), ch. R-4
- *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14
- *Loi sur les langues officielles*, L.R.C. (1985), ch. 31 (4<sup>e</sup> suppl.)

L'Office assume l'entièr responsabilité des règlements suivants :

- *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer*
- *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience*
- *Règlement sur la responsabilité à l'égard du transport ferroviaire des marchandises*
- *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*
- *Règlement sur les tarifs de transport ferroviaire des marchandises et des passagers*
- *Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)*
- *Règlement sur les transports aériens*
- *Règles générales de l'Office des transports du Canada*

L'Office partage la responsabilité des règlements suivants :

- *Règlement sur La Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée*
- *Règlement sur le versement par les compagnies de chemin de fer de l'excédent de revenu pour le mouvement du grain*
- *Règlement sur Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.*
- *Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain*

Vous pouvez consulter ces lois et règlements sur le site Web du ministère de la Justice<sup>vi</sup> et dans la section Lois et règlements<sup>vii</sup> du site Web de l'Office.

## Contexte organisationnel

### Raison d'être

L'Office des transports du Canada est un tribunal quasi judiciaire indépendant et un organisme de réglementation économique. Il prend des décisions et fait des déterminations sur un vaste éventail de questions au sujet des modes de transport relevant de l'autorité du Parlement, comme le prévoit la *Loi sur les transports au Canada* et d'autres textes législatifs.

Notre mandat compte les éléments suivants :

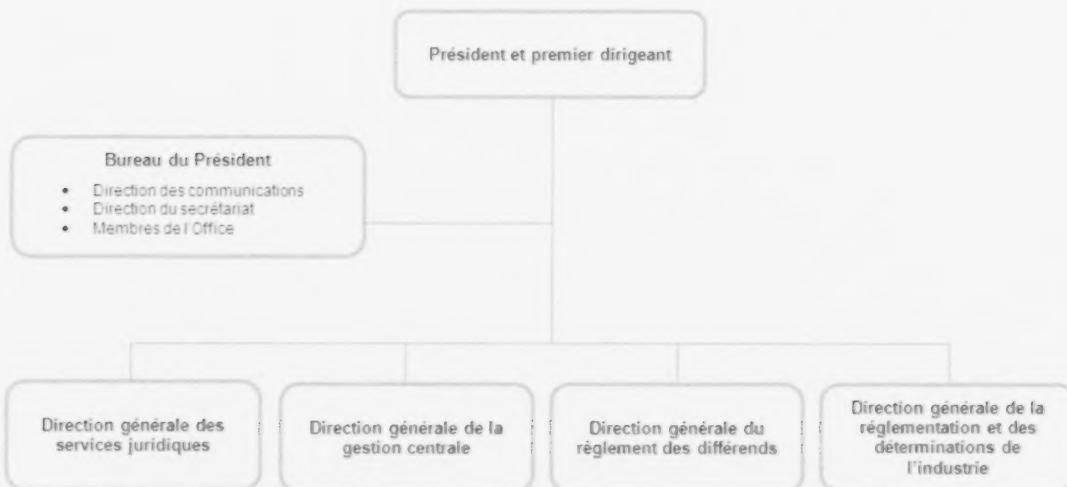
- La réglementation économique, pour octroyer des autorisations et délivrer des licences, des permis et des certificats d'aptitude, mais aussi prendre des décisions sur un large éventail de questions ayant trait au transport aérien, ferroviaire et maritime de compétence fédérale.
- Le règlement des différends, afin de régler les plaintes sur les services, les taux, les droits et les frais de transport.
- L'accessibilité, pour veiller à ce que le réseau de transport fédéral soit accessible à tous, particulièrement aux personnes ayant une déficience.

### Responsabilités

L'Office établit des normes de haut rendement, et s'efforce de les atteindre, en menant ses activités visant le règlement des différends et la réglementation. L'Office encourage les parties à régler leurs différends de manière informelle avant qu'ils dégénèrent et aient une incidence sur le réseau de transport. Si les méthodes informelles ne règlent pas la situation, l'Office a le pouvoir de rendre des décisions sur des questions liées aux différends. Afin de veiller à ce que ses responsabilités en matière de réglementation et d'accessibilité soient gérées de façon efficace, l'Office mène de vastes consultations sur des questions qui sont importantes pour l'industrie du transport et ses utilisateurs. En restant ouvert et attentif à toutes les parties touchées, l'Office veille à prendre des décisions judicieuses et en temps opportun, et assure la gestion efficace et rationalisée de ses règlements.

L'Office exerce ses pouvoirs par l'intermédiaire de ses membres. Le gouverneur en conseil peut nommer jusqu'à cinq membres à temps plein, dont le président et premier dirigeant, et le vice-président. Le ministre des Transports peut également nommer jusqu'à trois membres temporaires.

Le président et premier dirigeant est responsable des trois programme de l'Office. Le vice-président remplace le président et premier dirigeant en l'absence de ce dernier. Tous les membres de l'Office sont indépendants et responsables de rendre des décisions quasi judiciaires concernant les questions dont l'Office est saisi.



L'Office est composé de quatre directions générales : Règlement des différends, Réglementation et déterminations de l'industrie, Services juridiques, et Gestion centrale, ainsi que le Bureau du président et premier dirigeant. Leurs dirigeants, de même que de la Direction des communications et la Secrétaire de l'Office, relèvent directement du président et premier dirigeant.

Les bureaux de l'administration centrale de l'Office sont situés dans la région de la capitale nationale. L'Office occupe également des bureaux régionaux dans six villes au Canada. Les employés qui s'y trouvent veillent au respect des dispositions législatives visant le transport aérien et les transports accessibles. Plus de renseignements sur le rôle et la structure de l'Office sont présentés sur son site Web.<sup>viii</sup>

Le Parlement finance le programme de l'Office au moyen d'un crédit pour dépenses de fonctionnement. L'Office exerce ses activités dans le contexte d'un réseau de transport national très vaste et complexe.<sup>ix</sup>

## Résultat stratégique et Architecture d'alignement des programmes (AAP)

**Résultat Stratégique:** Règlement des différends transparent, juste et rapide et réglementation économique du réseau de transport national

- 1 **Programme:** Réglementation économique
- 2 **Programme:** Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends

**Services internes**

<b>Résultat stratégique – <i>Règlement des différends transparent, juste et rapide et réglementation économique du réseau de transport national</i></b>	
<b>Programme</b>	<b>Résultats attendus</b>
Réglementation économique	Les fournisseurs de services (aériens, ferroviaires et maritimes) se conforment aux exigences réglementaires
	CN et CP reçoivent l'information dont elles ont besoin pour veiller à ne pas dépasser le revenu admissible maximal pour le transport du grain de l'Ouest
Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends	Règlement des différends spécialisé transparent, juste et rapide en matière de transport
Services internes	Appui aux besoins des programmes et aux autres obligations organisationnelles de l'Office

## Priorités organisationnelles

### Priorités organisationnelles

Priorité	Type <sup>1</sup>	Résultat stratégique et Programmes
<b>Excellence du service</b> L'Office est reconnu pour le caractère innovateur et l'excellence de ses services	Priorité nouvelle	<p><b>Résultat stratégique</b> Règlement des différends transparent, juste et rapide et réglementation économique du réseau de transport national</p> <p><b>Programmes</b> Réglementation économique Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends Services internes</p>
<b>Description</b>		
<p><b>Pourquoi est-ce une priorité?</b> L'Office s'enorgueillit de fournir un service de qualité et d'être attentif aux besoins des consommateurs et de l'industrie du transport. Pour conserver sa réputation d'excellence, l'Office mettra l'accent sur l'amélioration de la prestation des services en vue d'accroître l'efficience, l'efficacité et la rapidité d'exécution.</p> <p><b>Quels sont les plans pour réaliser cette priorité?</b> En 2014-2015, l'Office se concentrera sur les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• réorganiser la gestion des cas et les interactions avec les clients en se préparant pour l'introduction d'un nouveau système partagé de gestion de cas;</li> <li>• mettre en œuvre une stratégie globale et coordonnée de sensibilisation des intervenants, mettre au point une approche intégrée de collecte des commentaires et de rétroaction des intervenants et répondre publiquement à cette rétroaction de façon régulière;</li> <li>• améliorer l'engagement des consommateurs et de l'industrie ainsi que la compréhension par ces derniers des services offerts par l'Office;</li> <li>• adopter une approche à « guichet unique » pour tous les types de différends et pour tous les clients du règlement des différends;</li> <li>• mettre en œuvre les nouvelles règles de procédure de l'Office pour le règlement des différends.</li> </ul>		

<sup>1</sup> Les différents types de priorités sont les suivants : **priorité déjà établie** – établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédent l'exercice visé dans le rapport; **priorité permanente** – établie au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le rapport; **priorité nouvelle** – établie au cours de l'exercice visé dans le RPP ou le RMR. Si un autre type de priorité propre au ministère est présenté, il faut en expliquer la signification.

Priorité	Type	Résultat stratégique et Programmes
<b>Réglementation efficace</b> Le régime de réglementation répond aux besoins des Canadiens et améliore la compétitivité et l'accessibilité du réseau de transport national	Priorité nouvelle	<p><b>Résultat stratégique</b> Règlement des différends transparent, juste et rapide et réglementation économique du réseau de transport national</p> <p><b>Programmes</b> Réglementation économique Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends Services internes</p>
<b>Description</b>		
<p><b>Pourquoi est-ce une priorité?</b></p> <p>En faisant de la réglementation efficace une priorité, l'Office s'assurera que ses approches réglementaires et non réglementaires ainsi que leur administration seront faciles à comprendre, à jour et fournies avec efficacité et efficience. Cette priorité correspond aux besoins des intervenants de l'Office et au souci d'efficacité du gouvernement en ce qui a trait à la réglementation.</p> <p><b>Quels sont les plans pour réaliser cette priorité?</b></p> <p>En 2014-2015, l'Office se concentrera sur les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• renouveler les règlements et les codes de pratiques pour en accroître l'efficacité et réduire le fardeau réglementaire;</li> <li>• contribuer activement aux examens des lois, des règlements et des politiques qui influent sur le mandat de l'Office;</li> <li>• veiller à ce que l'industrie se conforme le plus possible aux exigences législatives et réglementaires ainsi qu'aux décisions de l'Office;</li> <li>• promouvoir et favoriser la conformité au moyen d'activités ciblées d'éducation et de sensibilisation et l'application de la loi au besoin.</li> </ul>		

Priorité	Type	Résultat stratégique et Programmes
<b>Organisme à haut rendement</b> Les employés de l'Office sont engagés, compétents et bien renseignés et ils sont soutenus dans leur travail par des systèmes et des services efficaces et efficents.	Priorité nouvelle	<b>Résultat stratégique</b> Règlement des différends transparent, juste et rapide et réglementation économique du réseau de transport national  <b>Programmes</b> Réglementation économique Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends Services internes
<b>Description</b>		
<p><b>Pourquoi est-ce une priorité?</b></p> <p>L'Office s'efforce d'être un organisme à haut rendement de manière à pouvoir remplir avec efficacité et efficience son rôle de règlement des différends et de prestation de services de réglementation. Pour atteindre ce but, l'Office s'efforcera de donner aux employés les moyens de s'acquitter au mieux de leurs tâches et responsabilités, avec le soutien de systèmes et de services modernes et efficents.</p> <p><b>Quels sont les plans pour réaliser cette priorité?</b></p> <p>En 2014-2015, l'Office se concentrera sur les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• transformer les processus et les services internes pour accroître l'efficacité et s'harmoniser avec les modèles de services partagés du gouvernement fédéral et les modèles opérationnels communs;</li> <li>• mobiliser les employés et leur créer des occasions de fournir de la rétroaction et de participer à un dialogue afin de maintenir un milieu de travail positif;</li> <li>• soutenir l'excellence des employés par la gestion du rendement, l'apprentissage continu et le perfectionnement professionnel;</li> <li>• préserver et améliorer l'expertise et les renseignements critiques liés aux activités et aux opérations au moyen d'une stratégie ciblée de gestion du savoir et de l'information.</li> </ul>		

## Analyses des risques

En élaborant son Plan stratégique 2014-2017, l'Office s'est livré à une analyse poussée de ses facteurs de risque ainsi que de ses points forts et faibles, des occasions qui lui sont offertes et des menaces auxquelles il est exposé. Ce processus a confirmé que, si le mandat fondamental demeure inchangé, trois développements sont susceptibles de poser des difficultés à l'Office pour ce qui est d'honorer ses engagements.

### Principaux risques

Risque	Stratégie de réaction au risque	Lien vers l'Architecture d'alignement des programmes
<b>1. Capacité d'élaboration et de renouvellement de règlements</b> Capacité insuffisante de simultanément renouveler des règlements existants et en élaborer de nouveaux qui découlent des priorités du gouvernement du Canada (comme le renouvellement du <i>Règlement sur les transports aériens</i> et du <i>Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer</i> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inviter activement l'industrie, les consommateurs et les intervenants gouvernementaux à se tenir au fait des tendances, à anticiper les changements et les nouveautés et à y répondre</li> <li>• Créer une capacité supplémentaire en examinant systématiquement et en simplifiant les processus, les procédures, les exigences administratives réglementaires, les pouvoirs délégués, et en réaffectant des ressources</li> </ul>	Réglementation économique Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends Services internes
<b>2. Réorganisation des services organisationnels</b> D'importantes ressources financières et humaines sont nécessaires pour répondre aux initiatives fédérales de processus communs (comme les services partagés, la normalisation des processus, etc.), tandis qu'il faut conserver suffisamment de capacité pour soutenir l'exécution du mandat de l'Office	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se tenir au fait des nouveautés du côté des organismes centraux et rajuster en conséquence la planification et la gouvernance internes</li> <li>• Mettre au point une stratégie de passage aux services partagés qui prévoit des services partagés adoptés sous l'influence de l'administration centrale et des initiatives de normalisation des processus, et qui y répondent</li> </ul>	Réglementation économique Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends Services internes
<b>3. Modernisation de la gestion des cas</b> Tout délai dans la mise en place du nouveau système partagé de gestion de cas peut avoir une	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rester en contact avec les comités et les groupes de travail des organismes centraux qui sont responsables des acquisitions et des aspects techniques, comme la cotation, la sélection, la configuration, les mises à l'essai, etc.</li> </ul>	Réglementation économique Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends

incidence sur la réalisation de ses initiatives visant à réaliser des gains d'efficience et à améliorer la prestation de services aux clients.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaborer un plan détaillé de mise en œuvre pour le système de gestion de cas, y compris la schématisation des processus opérationnels, la détermination des besoins des utilisateurs et la mise à niveau des systèmes, et assurer une surveillance, une gestion et une exécution rigoureuses des projets</li> </ul>	alternatifs de règlement des différends Services internes
--	--	--

### *1. Capacité d'élaboration et de renouvellement de règlements*

Après le déraillement à Lac-Mégantic, l'Office a lancé un examen public du *Règlement sur l'assurance-responsabilité civile relative aux chemins de fer*. Selon le résultat de cet examen, l'Office pourrait devoir réaffecter des ressources pour absorber la charge de travail accrue qui en résultera.

À la suite de l'adoption de la *Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises*, l'Office pourrait connaître une demande accrue de services d'arbitrage. L'Office réaffectera des ressources compte tenu de cette augmentation et fera de la sensibilisation proactive auprès des expéditeurs afin qu'ils comprennent mieux le nouveau processus d'arbitrage des ententes sur le niveau de service.

Dans le secteur du transport aérien, l'Office prévoit une charge de travail accrue liée à l'administration des demandes de location d'aéronefs avec équipage à la suite de la politique sur la location d'aéronefs avec équipage qu'a récemment émise le gouvernement.

Pour créer une capacité supplémentaire, l'Office continuera de se livrer à une série d'initiatives de rationalisation à l'interne en vue de réduire les ressources nécessaires pour émettre des arrêtés et des décisions, et délivrer des permis et des licences, libérant ainsi des ressources pouvant être affectées aux secteurs prioritaires. Par exemple, des mécanismes automatisés de traitement peuvent améliorer la rapidité et l'efficience des transactions opérationnelles avec l'industrie. Davantage de ressources peuvent aussi être économisées par une mise à niveau de la technologie pour soutenir un traitement plus efficace des cas. L'Office réévaluera aussi et simplifiera, lorsque c'est possible, les exigences en vue de réduire le temps de traitement et le coût global.

### *2. Réorganisation des services organisationnels*

Pour retourner à l'équilibre budgétaire et accroître la responsabilisation, le gouvernement est en train de transformer ses services organisationnels internes en exigeant l'utilisation de modèles partagés de prestation des services ainsi que de processus, de politiques et de systèmes communs. Ces mesures adoptées sous l'influence de l'administration centrale pourraient entraîner un

passage important qui pourraient, si elles ne sont pas gérées correctement par l'Office, empêcher l'Office de s'acquitter efficacement de ses responsabilités de base et nuire à la continuité des opérations.

Pour atténuer ces risques, l'Office échange régulièrement avec les organismes centraux au sujet des changements apportés à la politique gouvernementale. Nombre d'aspects des services organisationnels ont été harmonisés avec la structure de gouvernance fondamentale de l'Office à la fois pour éclairer la prise de décision et s'adapter à son milieu en constante évolution. En outre, une nouvelle stratégie pluriannuelle de passage aux services partagés de l'Office assurera la continuité des activités de base au moyen d'une approche cohérente et globale visant les services touchés, les coûts et les incidences sur les ressources humaines.

### *3. Modernisation de la gestion des cas*

L'Office en est aux premiers stades de la modernisation de son système interne de gestion de cas. Il s'agit, pour l'Office, d'un projet de grande ampleur et d'un important investissement étalés sur les trois prochaines années et qui, à terme, permettra à l'Office de réaliser des gains d'efficience et d'améliorer l'expérience des clients. Ce projet figure donc parmi les grandes priorités de l'Office.

L'Office fait partie d'un groupe de ministères et d'organismes résolus à utiliser un nouveau système partagé de gestion de cas qui a récemment été fourni par les organismes centraux. L'Office a déjà beaucoup investi dans cette initiative partagée en y affectant des ressources financières et humaines, en mettant à niveau des systèmes et des logiciels qui y sont liés et en effectuant une schématisation de ses processus opérationnels. Les procédures complexes d'acquisition de l'administration centrale ont entraîné des retards dans la mise en place du système partagé de gestion de cas, entravant ainsi les efforts déployés par l'Office pour atteindre ses objectifs opérationnels. Si d'autres retards survenaient, l'Office pourrait ne plus être en mesure de réaliser plusieurs de ses objectifs liés aux activités de base et à la prestation des services.

Pour appuyer une mise en œuvre en temps opportun, l'Office a parrainé activement le projet, conseillé le comité directeur de l'administration centrale et affecté des ressources au soutien des groupes de travail à qui l'on a confié les aspects techniques des processus de sélection et de mise à l'essai. Un comité de gestion de cas a été intégré à la structure de gouvernance de l'Office pour surveiller l'état d'avancement du projet, veiller à une mise en œuvre en temps opportun et tenir compte des nouveaux risques à mesure qu'ils sont cernés.

## Dépenses prévues

### Ressources financières budgétaires (Dépenses prévues—En dollars)

Budget principal des dépenses 2014-2015	Dépenses prévues 2014-2015	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017
27 650 622	29 000 653	28 173 251	28 173 253

### Ressources humaines (Équivalent temps plein—ETP)

2014-2015	2015-2016	2016-2017
230	230	230

**Sommaire de planification budgétaire pour le Résultat stratégique et les Programmes (En dollars)**

Résultat stratégique, Programmes et Services internes	Dépenses réelles 2011-2012	Dépenses réelles 2012-2013	Dépenses projetées 2013-2014	Budget principal des dépenses 2014-2015	Dépenses prévues 2014-2015	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017
<b>Résultat stratégique : Règlement des différends transparent, juste et rapide et réglementation économique du réseau de transport national</b>							
Réglementation économique	12 918 028	12 878 593	12 741 210	11 760 711	12 336 421	12 063 455	12 120 267
Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends	8 190 454	8 337 217	9 032 631	8 978 297	9 405 216	9 176 482	9 211 730
<b>Total partiel Résultat stratégique</b>	<b>21 108 482</b>	<b>21 215 809</b>	<b>21 773 841</b>	<b>20 739 008</b>	<b>21 741 636</b>	<b>21 239 937</b>	<b>21 331 996</b>
<b>Total partiel Services internes</b>	<b>8 199 205</b>	<b>7 485 034</b>	<b>7 744 900</b>	<b>6 911 614</b>	<b>7 259 015</b>	<b>6 933 315</b>	<b>6 841 256</b>
<b>Total</b>	<b>29 307 687</b>	<b>28 700 844</b>	<b>29 518 741</b>	<b>27 650 622</b>	<b>29 000 652</b>	<b>28 173 252</b>	<b>28 173 252</b>

## Harmonisation avec les résultats du gouvernement du Canada

### Dépenses prévues pour 2014-2015 par Secteur de dépenses du Cadre pangouvernemental<sup>x</sup> (En dollars)

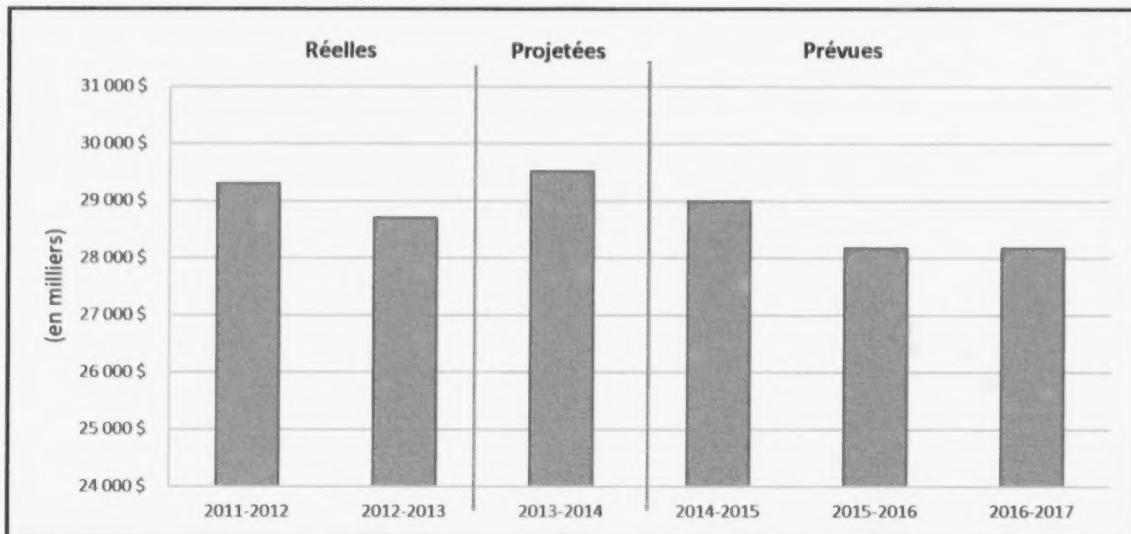
Résultat Stratégique	Programme	Secteur de dépenses	Résultat du gouvernement du Canada	Dépenses prévues 2014-2015
Règlement des différends transparent, juste et rapide et réglementation économique du réseau de transport national	Réglementation économique	Affaires économiques	<u>Un marché équitable et sécurisé<sup>xi</sup></u>	12 336 421
	Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends			9 405 216
	Services internes			7 259 015

### Total des dépenses prévues par Secteurs de dépenses (En dollars)

Secteur de dépenses	Total des dépenses prévues
Affaires économiques	29 000 652
Affaires sociales	S/O
Affaires internationales	S/O
Affaires gouvernementales	S/O

## Tendances relatives aux dépenses du ministère

### Graphique des tendances relatives aux dépenses du ministère



Pour les exercices financiers 2011-2012 et 2012-2013, les montants des dépenses présentés dans le tableau ci-dessus constituent des résultats réels tels qu'ils figurent dans les Comptes publics du Canada. Les dépenses pour l'exercice 2012-2013 sont inférieures à l'exercice précédent essentiellement en raison de la réduction des paiements effectués relatifs à la liquidation des indemnités de départ et aux prestations de cessation d'emploi de certains employés.

La prévision des dépenses pour l'exercice 2013-2014 est de 29,5 millions de dollars. Cette évaluation est fondée sur le total des autorisations disponibles plus un montant estimé de 1,5 million de dollars pour le remboursement des dépenses admissibles en matière de rémunération, étant donné que ces dépenses peuvent être estimées de façon assez certaine.

Finalement, pour la période couvrant les exercices de 2014-2015 à 2016-2017, le total des dépenses prévues est inférieur à celui des exercices précédents puisque nous estimons que la majorité des paiements relatifs à la liquidation des indemnités de départ et des prestations de cessation d'emploi liés aux conventions collectives les plus récentes auront tous été effectués.

## Budget des dépenses par crédits votés

Pour plus d'informations sur les crédits organisationnels de l'Office des transports du Canada, prière de consulter le [Budget principal des dépenses 2014-2015](#).<sup>xii</sup>

## Contribution à la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)

L'Office des transports du Canada s'assure également que son processus de prise de décision prenne en considération les cibles et objectifs de la SFDD, ceci par le biais de l'évaluation environnementale stratégique (EES). Dans le cadre de l'EES, tout projet de politique, de plan ou programme comprend une analyse de ses répercussions sur l'environnement, et notamment sur la réalisation des objectifs et cibles de la SFDD. Les résultats des EES sont rendus publics lorsqu'une initiative est annoncée ou approuvée, illustrant ainsi la prise en compte des facteurs environnementaux dans le processus de prise de décisions.

## Section II: Analyse des programmes par résultat stratégique

### Résultat stratégique : Règlement des différends transparent, juste et rapide et réglementation économique du réseau de transport national

L'Office des transports du Canada est autant un organisme de réglementation économique qu'un tribunal quasi judiciaire. Il réglemente certains aspects du réseau de transport national grâce à l'application de lois et de règlements. Il influe également sur le comportement de l'industrie grâce à des codes de pratiques volontaires et à des programmes de formation et de sensibilisation. L'Office prend des décisions relativement à des différends entre les utilisateurs du réseau de transport national, des fournisseurs de services au sein de ce réseau et des autres parties concernées par ce réseau, ce qui, dans le cas de l'accessibilité, comprend les services d'autobus extra provinciaux.

Afin de réussir à obtenir son résultat stratégique, l'Office divise ses programmes en trois programmes : réglementation économique, processus décisionnel formel et modes alternatifs de résolution des différends, et services internes.

#### Mesure du rendement

Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Pourcentage de satisfaction à l'égard des services de réglementation économique et des services de règlement des différends de l'Office*	70 %	Avril 2017

\* Selon une échelle d'évaluation de 1 (Très mécontent) à 5 (Très satisfait) et exprimée en pourcentage (p. ex., 1 = 20 %, 2 = 40 %, 3 = 60 %, 4 = 80 %, 5 = 100 %)

## Programme 1 : Réglementation économique

**Description:** L'Office assure le soutien d'un système de transport fédéral efficace et accessible pour les utilisateurs, les fournisseurs de services et les autres intervenants par l'intermédiaire de la réglementation économique des modes de transport aérien, ferroviaire et maritime de compétence fédérale. Il réglemente le transport aérien en mettant en application la *Loi sur les transports au Canada* et les règlements connexes, en administrant un système de délivrance de licences et de permis d'affrètement, en participant aux négociations des accords aériens bilatéraux et en s'assurant que les conditions de transport des transporteurs aériens sont conformes à la législation canadienne. Il élabore des règlements, des codes de pratiques et des programmes éducatifs et de sensibilisation pour veiller à ce que les obstacles abusifs aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience soient éliminés du réseau de transport fédéral. L'Office réglemente le réseau ferroviaire fédéral par la délivrance de certificats d'aptitude permettant aux transporteurs d'effectuer leurs activités, l'approbation de la construction de lignes de chemin de fer et la surveillance de l'interruption de l'exploitation des lignes et l'établissement de la valeur nette de récupération des lignes de chemin de fer. Il établit également des prix d'interconnexion et gère le plafond de revenu pour le transport du grain de l'Ouest. En matière de transport maritime, il agit en tant qu'organisme de réglementation économique en déterminant si des navires canadiens adaptés sont disponibles en cas de demande d'utilisation des navires étrangers.

### Ressources financières budgétaires (En dollars)

Budget principal des dépenses 2014-2015	Dépenses prévues 2014-2015	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017
11 760 315	12 336 421	12 063 455	12 120 267

### Ressources humaines (ETP)

2014-2015	2015-2016	2016-2017
99	99	99

### Mesure du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Les fournisseurs de services (aériens, ferroviaires et maritimes) se conforment aux exigences réglementaires	Les transporteurs aériens et les exploitants d'installations sont conformes aux exigences réglementaires dans les 85 jours ouvrables qui suivent l'inspection périodique	95 %	Sur une base continue
	Les titulaires de permis / exploitants d'installations qui ont été trouvés en contravention des exigences réglementaires et qui se sont conformé à la suite d'une inspection périodique demeurent conformes	85 %	Avril 2018
	Niveau de conformité aux règlements et codes de pratiques volontaires ciblés*	Règlements 85 %  Codes de pratiques 65 %	Avril 2017
CN et CP reçoivent l'information dont elles ont besoin pour veiller à ne pas dépasser le revenu admissible maximal pour le transport du grain de l'Ouest	Nombre de fois où le CN ou CP a dépassé de plus de 1 % son revenu admissible maximal pour le transport du grain de l'Ouest au cours des trois dernières années	Une fois ou moins sur six	Avril 2017

\* Les règlements et codes de pratiques volontaires ciblés sont ceux qui ont été identifiés pour le suivi de la conformité grâce à l'application d'une approche fondée sur le risque

### Faits saillants de la planification

- renouveler les règlements et les outils non réglementaires afin de réaliser des gains d'efficience et de réduire le fardeau réglementaire, ce qui comprend le renouvellement du *Règlement sur les transports aériens*, de la *Classification uniforme des comptes* et des taux pour le *Guide des frais ferroviaires pour l'entretien et la construction des franchissements*;
- actualiser les règlements et les codes de pratiques liés à l'accessibilité, en consultation avec le Comité consultatif sur l'accessibilité de l'Office, en recourant à des solutions technologiques novatrices;
- tenir compte de la rétroaction des clients et des intervenants afin d'améliorer l'engagement et l'échange en temps opportun des renseignements critiques liés aux opérations dont le public et l'industrie ont besoin;
- contribuer activement aux examens des lois, des règlements et des politiques qui touchent

le mandat de l'Office, y compris l'examen du *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer*, et

- accroître la conformité avec les règlements, les décisions et les arrêtés au moyen d'approches fondées sur le risque, d'une surveillance stratégique et d'activités ciblées d'éducation et de sensibilisation, ainsi qu'en tenant responsables les entreprises non conformes.

## Programme 2 : Processus décisionnel formel et modes alternatifs de règlement des différends

**Description:** L'Office fournit des services de règlement de différends formels et informels aux utilisateurs, aux fournisseurs de services et aux autres parties concernées par le réseau de transport fédéral. En tant que tribunal quasi judiciaire, l'Office a le pouvoir de rendre des décisions judiciaires et des arrêtés sur les questions qui relèvent de sa compétence en ce qui a trait aux modes de transport ferroviaire, aérien et maritime de compétence fédérale, ainsi qu'au transport extraprovincial par autocar, dans le cadre de son mandat en matière d'accessibilité. Il règle les différends entre les voyageurs aériens et les transporteurs aériens concernant les conditions de transport aérien; les personnes ayant une déficience et les fournisseurs de services concernant les obstacles abusifs aux possibilités de déplacement de ces dernières au sein du réseau de transport fédéral; les expéditeurs ferroviaires et les compagnies de chemin de fer concernant le niveau de service et autres questions; les municipalités, les administrations routières les propriétaires fonciers et les compagnies de chemin de fer concernant des questions d'infrastructure ferroviaire; les personnes et les collectivités concernées par le bruit et les vibrations ferroviaires et les chemins de fer; les propriétaires de navires canadiens concernant le cabotage, ainsi que les administrations de pilotage et les administrations portuaires au sujet des droits pour les services de pilotage ou des droits de port.

### Ressources financières budgétaires (En dollars)

Budget principal des dépenses 2014-2015	Dépenses prévues 2014-2015	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017
8 978 938	9 405 216	9 176 482	9 211 730

**Ressources humaines (ETP)**

2014-2015	2015-2016	2016-2017
72	72	72

**Mesure du rendement**

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Règlement des différends spécialisé transparent, juste et rapide en matière de transport	Pourcentage de normes de service de règlement des différends atteintes*	70 %	Avril 2017

\* Selon l'atteinte de 70 % (5 sur 7) des normes de service de règlement des différends suivantes (telles que publiées sur le site Web de l'Office – <http://www.otc-cta.gc.ca/fra/normes-de-service-2013-2014-0>)

**Faits saillants de la planification**

En 2014-2015, l'Office se concentrera sur les éléments suivants :

- réorganiser son approche en gestion des cas afin de simplifier les processus de règlement des différends, d'accroître la réceptivité et de permettre un traitement automatisé sans papier;
- appliquer les nouvelles règles de procédure de l'Office pour le règlement des différends;
- aborder avec efficience et ouverture les lacunes en matière de rendement et la rétroaction sur la satisfaction des clients;
- fournir aux consommateurs et à l'industrie les renseignements dont ils ont besoin au moyen des outils et des mécanismes de communication qu'ils utilisent; et
- accroître le dialogue et l'échange de renseignements critiques liés aux activités et aux opérations avec les consommateurs et l'industrie.

## Services internes

**Description :** Les services internes sont des groupes d'activités et de ressource connexes qui sont gérées de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales d'une organisation. Ces groupes sont les suivants: services de gestion et de surveillance, services des communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services immobiliers, services du matériel, services de gestion des acquisitions et autres services administratifs. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources qui s'appliquent à l'ensemble d'une organisation et non celles fournies uniquement à un programme.

### Ressources financières budgétaires (En dollars)

Budget principal des dépenses 2014-2015	Dépenses prévues 2014-2015	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017
6 911 370	7 259 015	6 933 315	6 841 256

### Ressources humaines (ETP)

2014-2015	2015-2016	2016-2017
59	59	59

### Faits saillants de la planification

En 2014-2015, l'Office se concentrera sur les éléments suivants :

- assurer le passage aux modèles fédéraux de prestation de services partagés tout en maintenant la continuité du service;
- rendre plus rigoureuses la gouvernance et la surveillance afin d'améliorer la gestion des projets et d'accentuer la responsabilisation;
- soutenir l'excellence des employés par la gestion du rendement, l'apprentissage continu et le perfectionnement professionnel;
- engager davantage la participation des employés en sollicitant régulièrement leurs vues et en répondant à leurs commentaires et rétroaction; et
- préserver et améliorer l'expertise et les renseignements critiques liés aux activités et aux opérations.

## Section III: Renseignements supplémentaires

### État des résultats prospectif

L'état des résultats condensé prospectif présenté dans cette sous-section vise à donner un aperçu général des résultats de l'Office des transports du Canada. Les renseignements financiers prévus concernant les dépenses et les recettes sont préparés sur une base de comptabilité d'exercice pour renforcer la responsabilisation et améliorer la transparence et la gestion financière.

Comme l'état des résultats prospectif est établi sur une base de comptabilité d'exercice et les prévisions et les dépenses prévues présentées dans d'autres sections du présent rapport sont établis sur la base des dépenses, les montants diffèrent.

Un état des résultats prospectif plus détaillé et des notes afférentes, comprenant un rapprochement des coûts de fonctionnement net et des autorisations demandées, peut être trouvé sur le [site web de l'Office des transports du Canada](#).<sup>xiii</sup>

#### État des résultats condensé prospectif Pour l'exercice ayant pris fin le 31 mars (En dollars)

Renseignements financiers	Résultats estimatifs 2013-2014	Résultats prévus 2014-2015	Variation
Total des dépenses	33 322 000	33 012 000	(310 000)
Total des revenus	0	0	0
Coût de fonctionnement net	33 322 000	33 012 000	(310 000)

Tel qu'il est indiqué dans le tableau ci-dessus, l'Office prévoit un coût de fonctionnement net de 33 millions de dollars. Cette prévision est fondée sur les fonds demandés dans le Budget principal des dépenses de 2014-2015. La diminution prévue des dépenses de 0,3 million de dollars en 2014-2015 est attribuable principalement à la réduction estimée des paiements relatifs à la liquidation des indemnités de départ et prestations de cessation d'emploi en lien aux conventions collectives les plus récentes.

## Liste des tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires listés dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2014-2015 sont affichés sur le [site web de l'Office des transports du Canada](#).<sup>xiv</sup>

- Écologisation des opérations gouvernementales
- Vérifications internes et évaluations à venir pour les trois prochains exercices

## Dépenses fiscales et évaluations

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances publie annuellement des estimations et des projections du coût de ces mesures dans une publication intitulée *Dépenses fiscales et évaluations*.<sup>xv</sup> Les mesures fiscales présentées dans ladite publication relèvent de la seule responsabilité du ministre des Finances.

## Section IV: Coordonnées de l'organisation

Pour plus de détails, veuillez visiter le site web de l'Office<sup>xvi</sup> ou communiquer avec l'Office à l'adresse suivante :

Office des transports du Canada  
15, rue Eddy  
Gatineau, Québec  
K1A 0N9  
Tél. : 1-888-222-2592  
Télec. : 819-997-6727  
ATR : 1-800-669-5575

**Courriel:** [info@otc-cta.gc.ca](mailto:info@otc-cta.gc.ca)

## Notes de fin de document

---

- i Publications sur le budget des dépenses et lois de crédits du Secrétariat du Conseil du Trésor, <http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/esp-pbc/esp-pbc-fra.asp>.
- ii Certains rapports ministériels sur le rendement 2008-2009 – Ministère de l'Industrie et Ministère des Transports. Rapport du Comité permanent des comptes publics, septembre 2010, <http://www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?Mode=1&Parl=40&Ses=3&DocId=4653561&File=0&Language=F>.
- iii Renforcer l'examen parlementaire des prévisions budgétaires et des crédits. Rapport du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires, juin 2012, <http://www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=5690996&Mode=1&Parl=41&Ses=1&Language=F>.
- iv Cadre pangouvernemental, <http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx>.
- v Ministère de la Justice Canada, <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-10.4/>
- vi Ministère de la Justice Canada, <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/>
- vii Office des transports du Canada, Lois et règlements, <http://www.otc-cta.gc.ca/fra/lois-reglements>
- viii Office des transports du Canada, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra/fonctionnement>
- ix Transports Canada, <http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-ausujetdetc.html>
- x Secteur de dépenses du Cadre pangouvernemental, <http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx>
- xi Un marché équitable et sécurisé, <http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/descript-fra.aspx>
- xii Budget principal des dépenses du Secrétariat du Conseil du Trésor, <http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/esp-pbc/esp-pbc-fra.asp>.
- xiii Office des transports du Canada, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra/publication/etats-financiers-prospectifs-pour-les-exercices-se-terminant-mars-14-15>
- xiv Office des transports du Canada, <https://www.otc-cta.gc.ca/fra/rapport-sur-les-plans-et-priorites-2014-2015-renseignements-supplementaires-tableaux>
- xv Dépenses fiscales du Gouvernement du Canada, <http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp>.
- xvi Office des transports du Canada, <http://www.otc-cta.gc.ca/>